

Partizipatives Planen in Wettingen

Ringen um den Masterplan-Entwurf für die Zukunft der Landstrasse

Petra Hagen Hodgson Wettingen will seine 2,5 Kilometer lange Hauptachse, die Landstrasse aufwerten, den Verkehr beruhigen, die Bebauung verdichten und öffentliche Freiräume stärken. Ein Mitwirkungsverfahren sichert die Partizipation aller Interessengruppen am Masterplan.

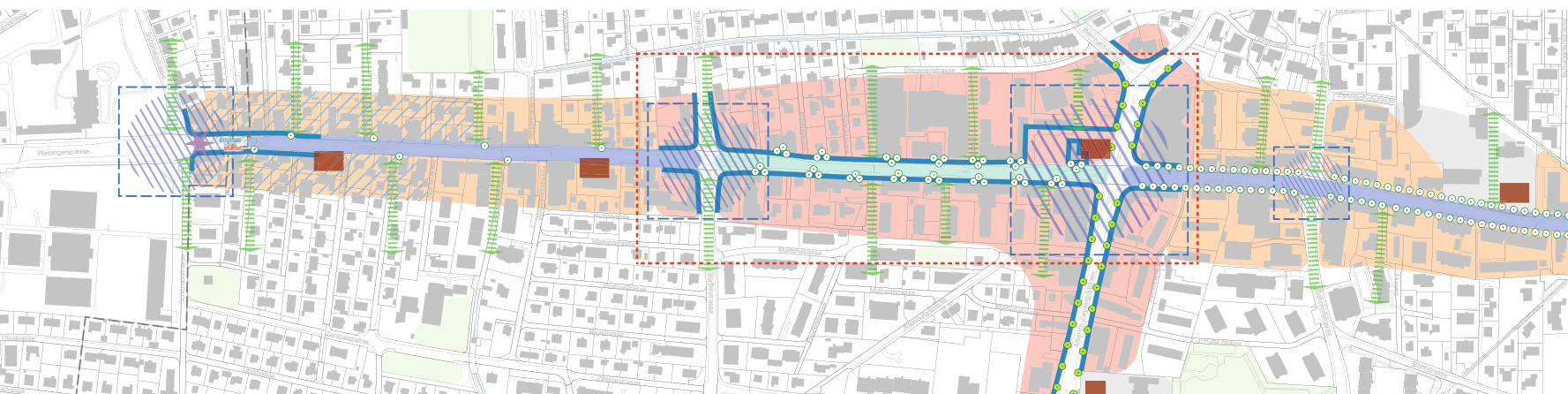
Wettingen – mit über 20 000 Einwohnern die bevölkerungsreichste Aargauer Gemeinde – ist längst mit der Stadt Baden zusammengewachsen. Seit den 1950er Jahren wurde es zum Wohnvorort für die Mitarbeiter der Badener Grossindustrie. Wettingens starkes Rückgrat bildet die Landstrasse – seit dem Mittelalter eine der direkten Verbindungen zwischen Zürich und Baden. In den Nachkriegsjahrzehnten hat sich der 2,5 Kilometer lange, schnurgerade Strassenzug zu einem uneinheitlich bebauten Geschäftszentrum entwickelt, mit kleinen und grossen Läden, Banken, Einkaufszentren und Gewerbebetrieben – und sehr viel Verkehr. Bebauungsdichte und Einkaufsangebot schwanken heute zwischen stellenweise fast städtischer Dichte und weniger definierten Abschnitten. Inzwischen ist die Einkaufsmeile in die Jahre gekommen. Besonders seit dem Wegzug des Coop-Centers in ein Gewerbegebiet am Gemeinderand bei gleichzeitigen Betriebsschliessungen am alten Ort droht die Landstrasse in einer Abwärtsspirale gefangen zu bleiben. Die verbliebenden Geschäfte an der stark befahrenen Kantonsstrasse (14 000 Fahrzeuge pro Tag) geraten zusehends unter Druck. Eine Aufwertung wurde zwar von vielen Seiten

gefordert, doch scheiterten konkrete Vorlagen der vergangenen Jahre in der Gemeindeabstimmung immer wieder an der Opposition einzelner Interessengruppen. Nun hat sich Wettingen das ehrgeizige Ziel gesetzt, bis Mitte 2013 einen Masterplan für die zukünftige Entwicklung der Landstrasse und ihrer angrenzenden Gebiete zu verabschieden. Dabei beschriftet die Gemeinde neue Wege und bezog die Bevölkerung frühzeitig in die Planung ein.

Widersprüchliche Interessenlagen

In vielen Gemeinden der boomenden Agglomeration rund um Zürich sind die Behörden mit unzufriedenen Bürgerinnen und Bürgern konfrontiert, die den steten, nach vorwiegend ökonomischen und verkehrstechnischen Überlegungen¹ orientierten Umbau ihrer Lebensräume nicht länger fraglos befürworten und sich nach mehr Identität und Charakter in ihren Wohn- und Arbeitsorten sehnen. Neben jenen Gruppen und Gewerbetreibenden, die mehr Wert auf freie Fahrt oder auf Erreichbarkeit ihrer Geschäfte für automobile Kunden legen, bekommen sie inzwischen mehr Gewicht. So sind professionell vorbereitete öffentliche Planungsvorhaben immer häufiger an der spontanen Opposition von Gruppen gescheitert, deren Interessen nicht rechtzeitig aufgenommen wurden.

Zu einem anderen Vorgehen entschloss sich der charismatische Wettinger Gemeindepräsident Dr. Markus Dieth: Statt sich allein auf die Arbeit der Planer zu verlassen, wurde die Bevölkerung frühzeitig zu einem freiwilligen Mitwirkungsprozess auf der Ebene des Masterplans eingeladen. Für Wettingen bedeutet dies einen neuen Schritt in der Planungskultur. Der Gemeindepräsident verspricht sich davon vor allem eine höhere Akzeptanz und einen Interessenausgleich zwischen der



Wohnbevölkerung und den Gewerbetreibenden sowie eine stärkere Einbeziehung soziologischer Aspekte in die Planung. An zwei Grossveranstaltungen im Mai und November 2012 wurden die Grundlagen des Masterplans mit der Bevölkerung und diversen Interessengruppen intensiv diskutiert. Dabei handelt es sich um eine konsultative Mitwirkung – die formellen Entscheidungen fallen der Einwohnerrat und die Stimmberechtigten.

Gemeinsames Leitbild entwickeln

Am Anfang des Prozesses stand eine Expertenplanung: Aufgrund des 2009 formulierten städtebaulichen Leitbilds für Wettingen wurden im Mai 2011 vier renommierte Planungsteams² zu einer Testplanung für die Umgestaltung der Landstrasse eingeladen. Daraus resultierten unterschiedliche Szenarien zur Gestaltung des öffentlichen Raums, zum Städtebau (Verdichtung), zum Verkehr und für die Nutzungen – vor allem der Erdgeschoss. Nach Überarbeitung und Zusammenfassung der vier Vorschläge zu pointierten Stossrichtungen durch den Wettinger Ortsplaner (Planpartner) wurde diese Zusammenstellung im Mai 2012 in der ersten Mitwirkungsveranstaltung mit über 100 teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und zu einem «Wunschbild» für die zukünftige Entwicklung von Wettingen zusammengefasst. Nach diesem Bild soll die Landstrasse zu einem lebendigen, städtebaulich verdichteten, durchmischten, von Bäumen gesäumten Boulevard mit öffentlichen Plätzen und Parks, mit attraktiven Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangeboten, sowie Wohnen und Arbeiten umgebaut werden, ohne alleiniges Primat des Verkehrs – dies nach dem Motto «weniger Agglomerationsbrei, mehr Eigenständigkeit (auch gegenüber Baden), mit qualitätsvoller

Verdichtung». Zugleich wurde betont, dass «nicht alles komplett neu» werden, und dass der Gartenstadtcharakter der Gemeinde sowie das in der Bevölkerung verankerte Verständnis als «grosses Dorf» erhalten bleiben soll. Die Resultate dieses Mitwirkungsverfahrens flossen dann in die Erarbeitung des Masterplans ein.

Debatten um Verkehr und Lebensräume

Am 27. November 2012 fand die zweite Mitwirkungsveranstaltung statt, zu der die Gemeinde in den lokalen Medien sowie mit Plakaten breit aufgerufen hatte. 120 Bürgerinnen und Bürger aus Politik und Verwaltung, direkt Betroffene (Gewerbe), ansässige Architekten und Planer, interessierte Bewohnerinnen und Bewohner, und Vertreterinnen und Vertreter des Einwohnerrats folgten der Einladung. Sie diskutierten in zwölf Gruppen intensiv den vorgestellten Masterplan-Entwurf – moderiert vom Geographen und Soziologen Michael Emmenegger und mit aufbereitetem Planmaterial, das unterschiedliche Entwicklungsalternativen visualisierte.

Zur Debatte standen vier Themen: Funktionen und Nutzungen, Gestaltung des öffentlichen Raumes, Städtebau sowie Verkehr. Gerade der Verkehr erhitze die Gemüter ganz besonders. Als erstes kam denn auch die geplante Limmattalbahn zur Sprache, die in rund 20 Jahren durch die Landstrasse fahren soll, wobei Gemeindepräsident Dieth aufforderte, diese wegen dem langen Zeithorizont bei den Betrachtungen ausser Acht zu lassen – zumal die Machbarkeit innerhalb der vorgeschlagenen Baulinien gewährleistet ist. Vehement wurde von mehreren Gruppen gefordert, dass die Gemeinde dem Kanton gegenüber mehr Mut zeigen und situative Anpassungen fordern solle, weil der vorgegebene Rahmen zu eng sei, damit überhaupt «etwas

¹ Das reine Strassenbauprojekt 2001 in Wettingen, über das heftigst gestritten wurde, fiel an der Urne klar durch.

² Liste der beteiligten Teams an der Testplanung siehe S. 29

Masterplan Landstrasse: Bauliche Verdichtung, Aufwertung des Strassenraums und neue Pocket Parks entlang der 2,5 Kilometer langen Hauptachse. – Plan: Gemeinde Wettingen





Bürgerinnen und Bürger im Dialog. – Bild: Petra Hagen Hodgson



Neue Raumkanten und Aufenthaltsqualitäten an den Kreuzungen

Grosses» entstehen könne. Einige Teilnehmende forderten, dass das Thema einer verkehrsfreien Fussgängerzone, einer teilweisen Einbahnstrasse oder zumindest die Einrichtung einer Tempo-30-Zone im mittleren Abschnitt der Landstrasse noch einmal aufgegriffen werde.

Seit mehr als zehn Jahren werden für eine Verkehrsberuhigung in der Landstrasse Lösungen mit Umfahrungen, einen Tunnelbau, einer teilweisen Sperrung oder Einrichtung einer Tempo-30-Zone diskutiert. Immer hat dies der Kanton als Eigentümer unmissverständlich abgewiesen – zumal die Landstrasse als Route mit besonderer strategischer Bedeutung (Ausnahmetransportroute) klassifiziert ist. Geteilt waren die Meinungen bezüglich des Vorschlags für einen breiten Mittelstreifen in der Kernzone nach dem Vorbild der Gemeinde Köniz, zur leichteren Überquerung der Strasse. Hingegen war man sich grundsätzlich einig, dass genügend Parkplätze in unmittelbarer Erreichbarkeit der Geschäfte vorhanden sein müssten – allerdings ohne eindeutige Stellungnahmen in welcher Form. Mehr Veloabstellplätze befürworteten die meisten. Dass die Thematik des Verkehrs und die Sicherheit der Fussgänger so im Vordergrund standen, lag sicher auch daran, dass es an der Strasse heute wenig attraktive Verweilorte gibt. Positiv wurden daher die geplanten kleinen platzartigen Räume und die verbesserte Grünraumgestaltung mit Baumgruppen, Einzelbäumen, Baumallee und Baumreihen aufgenommen.

Spürbar war eine gewisse Enttäuschung bezüglich des Entwurfs für die Zentrumszone. Viele hatten hier mehr Flair im Sinn einer Flaniermeile von den Planern erwartet. Vorgeschlagen wurde, dass die Zentrumsbildung bis zur Bahnhofstrasse und gegebenenfalls sogar noch weiter gezogen werden solle. Allgemeine Zustimmung fand die (auch vom Kanton geforderte) bauliche

Verdichtung im Zentrum. Hinterfragt wurde jedoch ihre städtebauliche Ausformung als «Rhythmisierung der Landstrasse» mit höheren Gebäuden an den Strassenkreuzungen als Orientierungsorte und niedrigeren Gebäuden dazwischen. Dies wurde als formale Spielerei kritisiert. Eine Verdichtung zu einer zentralen Stadtkrone schien mehr zu überzeugen. Zugleich wurde mehr Höhe befürwortet. Tatsächlich bedeutet der Städtebau eine der grossen, noch nicht geklärten Herausforderungen an die Planer: Wie lässt sich die extrem lange Strasse wirklich sinnvoll gliedern, sodass sie einen Wiedererkennungswert erhält, und wie kann der Strassenraum als lebendiger öffentlicher Raum so gestaltet werden, dass der Verkehr noch mehr in den Hintergrund tritt, ohne zum Erliegen zu kommen?

Ob das Mitwirkungsverfahren hier genügend tragfähige Impulse liefern konnte? Zumindest wird sich die Planung sicher grösserer Akzeptanz erfreuen, denn das Mitwirkungsverfahren wurde von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern einhellig begrüsst und die Erwartung einer zügigen Umsetzung ist gross. Derzeit überarbeitet die Gemeinde den Entwurf des Masterplans aufgrund der Erkenntnisse vom 27. November 2012. Vor allem im Zentrumsbereich zwischen den zwei Kreisel sind viele Fragen offen geblieben und an der Mitwirkungsveranstaltung kontrovers diskutiert worden. Die bestehenden unterschiedlichen Haltungen machen vertiefende Überlegungen notwendig. Das Ergebnis soll in einer nächsten öffentlichen Veranstaltung vorgestellt werden.

Petra Hagen Hodgson, studierte in Zürich Kunstwissenschaft und Germanistik und ist Dozentin an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW in Wädenswil. Sie leitet das Zentrum Urbaner Gartenbau sowie den MSc Studiengang der Vertiefung Natural Resource Sciences. Sie publiziert zu Städtebau, Wohnungsbau, Architektur und Landschaftsarchitektur.

Bauherrschaft: Gemeinde Wettingen

Gesamtmoderation Partizipationsverfahren: Michael Emmenegger, Zürich

Teams Testplanung: Fugazza Steinmann Partner Architekten mit

Ryffel + Ryffel Landschaftsarchitektur und F. Preisig; Metron Verkehrsplanung mit Van de Wetering, Atelier für Städtebau und Metron Landschaftsplanung; Müller Illien Landschaftsarchitekten mit Ernst Niklaus Fausch Architekten, stadt raum verkehr und Birchler + Wicki; Schneider Studer Primas Architekten, mit Schmid Landschaftsarchitekten und IBV Hüsler

résumé **Aménagement participatif à Wettingen**

Discussions autour du masterplan pour le futur de la Landstrasse La commune argovienne de Wettingen veut revaloriser son axe principal long de 2,5 kilomètres, la Landstrasse. Il s'agit simultanément de calmer le trafic, densifier le tissu urbain, stabiliser l'offre de centres d'achat et renforcer des espaces publics non construits. Plusieurs scénarios de développement pour un Masterplan ont été collectés au moyen d'une planification test. La population a ensuite été invitée à s'exprimer sur les différentes propositions au cours d'un processus consultatif public qui assure la participation de tous les groupes d'intérêt et permet une conciliation précoce entre des intérêts divergents.

summary **Participatory Planning in Wettingen**

Wrestling with the master plan design for the future of the Landstrasse The Aargau community of Wettingen wishes to upgrade its 2.5 kilometre long main axis, the Landstrasse, to reduce the volume of traffic, increase the building density, stabilize the range of shopping facilities, and to strengthen public open spaces. Different development scenarios for a master plan were collected by means of test planning. Thereupon the inhabitants were invited to voice their opinion on the proposals in a public participation process. This secures the involvement of all interest groups and allows divergent interests to be balanced from an early stage. ■